

# Lov om Københavns frihavn

3/1102-0400-0079/ISA/HLA

Rådsmødet den 22. juni 2005

---

## Resumé

1. Konkurrencestyrelsen har flere gange tidligere analyseret den konkurrencemæssige effekt af de regler, der gælder for Københavns frihavn. Disse undersøgelser er blandt andet afstedkommet af en klage og andre henvendelser fra virksomheder. Undersøgelserne er både foregået ved styrelsens egen drift og i samarbejde med andre ministerier i forbindelse med Regeringens projekt om analyser af konkurrencebegrænsende regler.
2. På baggrund af disse tidligere analyser har Konkurrencestyrelsen nu på eget initiativ iværksat en undersøgelse af de konkurrencemæssige virkninger dels af eneretten for Copenhagen Malmö Port (CMP) til at udføre en række tjenesteydelser i Københavns frihavn, dels af Københavns Havn A/S' (KHAS) og koncessionshavers (CMPs) fritagelse for ejendomsskatter for bygninger og grunde på frihavnsområdet.
3. Eneretten og skattefriheden er en direkte eller nødvendig følge af bestemmelserne i frihavnslovens § 3 og § 7, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 2.
4. Frihavnslovens § 3 indeholder en eneret for koncessionshaver (CMP) til at udføre en række specificerede tjenesteydelser på frihavnen. CMP har således et legalt monopol, som betyder, at andre tjenesteydere forhindres i at udføre de pågældende tjenesteydelser på frihavnsområdet.
5. Analyserne viser, at eneretten særligt påvirker mulighederne for at tilbyde konkurrerende tjenesteydelser på området for containerhåndtering og på området for tjenesteydelser til krydstogtskibe. Eneretten i frihavnslovens § 3 findes derfor særligt at være til skade for konkurrencen på disse markeder.
6. Endvidere vurderes det på baggrund af analyserne, at det manglende konkurrencepres, som følger af eneretten i frihavnsloven § 3, medvirker til ineffektiv ressourceanvendelse og høje priser til skade for havnens brugere.
7. Det vurderes, at eneretten ikke er nødvendig for at bevare de særlige toldmæssige forhold, som findes i frihavnen. Disse hensyn kan tilgodeses ved den eksisterende told- og skatteregulering. Der vurderes ikke at være andre hensyn, som kan retfærdiggøre en fortsat opretholdelse af eneretten.
8. Det anbefales derfor, at bestemmelsen om eneret i frihavnslovens § 3 ophæves.
9. Frihavnslovens § 7 indeholder en bestemmelse om, at KHAS og koncessionshaver efter frihavnsloven er fritaget for skatter af enhver art på grunde og bygninger på frihavnsområdet.
10. Analyserne viser, at skattefritagelsen giver KHAS mulighed for at have en overnormal indtægt på udlejning af erhvervslejemål. Det vurderes, at skattefritagelsen medfører en konkurrenceforvridning på markedet for udlejning af erhvervslejemål. Det vurderes også, at KHAS i kraft af skattefritagelsen stilles gunstigere i konkurrencen med andre sammenlignelige erhvervshavne.
11. Det vurderes, at de forpligtelser, KHAS har til opførelse og vedligeholdelse af vejanlæg mv.[1], ikke står mål med de gevinster, som opnås ved fritagelsen for ejendomsskatter.
12. Det anbefales derfor, at bestemmelsen om skattefrihed i frihavnslovens § 7 ophæves.

## Beslutning

13. Konkurrencerådet finder, at frihavnslovens § 3, som giver koncessionshaver eneret til at udføre en række tjenesteydelser på frihavnsområdet, begrænser og forvrider konkurrencen til skade for aktører, som udfører eller ønsker at udføre

tenesteydelser på frihavnsområdet. Endvidere bidrager det manglende konkurrencepres til ineffektiv ressourceanvendelse og høje priser til skade for havnens brugere, det vil sige skibsfarten.

14. Konkurrencerådet finder endvidere, at skattefritagelsen i frihavslovens § 7 for Københavns Havn A/S' og koncessionshavers grunde og bygninger på frihavnsområdet betyder, at Københavns Havn A/S har en overnormal indtægt på udlejning af erhvervslejemål. Det vurderes, at skattefritagelsen medfører en konkurrenceforvridning på markedet for udlejning af erhvervslejemål. Det vurderes også, at Københavns Havn A/S i kraft af skattefritagelsen stilles gunstigere i konkurrencen med andre sammenlignelige erhvervshavne.

15. På denne baggrund og idet det er lagt til grund, at eneretten og skattefriheden er en direkte eller nødvendig følge af bestemmelserne i frihavslovens § 3 og § 7, jf. konkurrencelovens § 2, stk. 2, skal Konkurrencerådet afgive den som bilag 1 vedlagte begrundede udtalelse til transport- og energiministeren samt økonomi- og erhvervsministeren i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 5.

16. I udtalelsen anbefaler Konkurrencerådet, at:

- Bestemmelsen i frihavslovens § 3 ophæves. Det vil efter Konkurrencerådets vurdering give konkurrerende leverandører mulighed for at udføre tjenesteydelser på frihavnsområdet, hvilket vil forbedre konkurrencesituationen for udførelse af havnetjenesteydelser i Københavns Havn betydeligt.
- Bestemmelsen i frihavslovens § 7 ophæves. På den måde vil Københavns Havn A/S stilles lige i konkurrencen på markedet for udlejning af erhvervslejemål og i forhold til andre sammenlignelige erhvervshavne for så vidt angår de skattemæssige forhold.

### **Sagsfremstilling**

17. På baggrund af en klage og konkrete henvendelser samt undersøgelser foretaget af styrelsen i samarbejde med andre ministerier i forbindelse med Regeringens projekt om analyser af konkurrencebegrænsende regler<sup>[2]</sup> har Konkurrencestyrelsen iværksat en undersøgelse af de konkurrencemæssige virkninger af flere af bestemmelserne i lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns frihavn (frihavsloven).

### **Frihavsloven**

18. Virksomheden i Københavns frihavn er reguleret både af frihavsloven og af toldlovgivningen.

19. Den særlige regulering af frihavnen indeholder tre hovedelementer:

- Koncessionshaverens eneret til at udføre visse havnetjenesteydelser på frihavnsområdet, jf. frihavslovens § 3,
- frizonestatus efter kontroltype 1 som den eneste havn i Danmark (status som "udland"),<sup>[3]</sup> og
- en fritagelse for skatter af enhver art på grunde og bygninger på frihavnsområdet, jf. frihavslovens § 7.

20. Disse tre hovedelementer er ikke knyttet til hinanden. Det vil sige, at det for eksempel ikke er nødvendigt for at opretholde frihavnsområdet som en frizone af kontroltype 1, at en operatør har eneret til at udføre havnetjenesteydelser på frihavnsområdet. Det er ligeledes ikke et krav for opretholdelse af en frizone, at bygningerne på frihavnsområdet er fritaget for skat.

21. Københavns frihavn skal i henhold til frihavslovens § 2 drives på baggrund af en koncession, som er udarbejdet af transport- og energiministeren efter indstilling fra KHAS og efter forhandling med finansministeren.

22. Oprindeligt kunne koncessionen kun gives til KHAS eller til et aktieselskab, hvor KHAS ejede alle aktierne. Denne bestemmelse er dog blevet modificeret i 2000. Ved lov nr. 475 af 31. maj 2000 om KHAS blev det gjort muligt for KHAS, efter trafikministerens godkendelse, helt eller delvist at overdrage driften af frihavnen til et selskab, som KHAS er medejer af. Denne bestemmelse muliggjorde, at koncessionen kunne overdrages til Copenhagen Malmö Port (CMP).

23. Frihavsloven indeholder i § 3 en bestemmelse om, at koncessionshaver har eneret til at udføre en række nærmere specificerede tjenesteydelser på frihavnsområdet. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*§ 3. Frihavsvirksomheden omfatter opførelse og drift af pakhuse, skure samt andre bygninger, opstilling og drift af kraner og andet laste- og lossemateriel, anlæg og drift af jernbanespor og befæstelse m.v. af kajgader og pladser til godsoplægning og transport samt udførelse af alt arbejde med hensyn til losning og lastning ombord og i land, derunder alt arbejde i forbindelse med ind- og udlevering til og fra koncessionshaverens pakhuse og pladser.*

*Ministeren kan kun med tilslutning fra Københavns havnebestyrelse og efter forhandling med finansministeren lade en koncession i henhold til § 2 omfatte enkelte af de i nærværende paragrafs 1. stk. angivne opgaver.*

*I koncessionstiden kan der ikke uden koncessionshaverens samtykke gives andre koncession på udførelse af frihavsvirksomhed inden for hovedstadskommunernes område.*

24. Frihavslovens indeholder i § 7 en bestemmelse om, at KHAS og koncessionshaver er undtaget for ejendomsskatter. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

*§ 7. De grunde og bygninger på frihavens område, som tilhører Københavns havnevæsen eller den, der har fået overdraget at udøve frihavsvirksomheden, såvel som offentlige institutioners bygninger og anlæg i frihavnen er fritaget for skatter af enhver art. Der indrømmes stempelfritagelse for de obligationslån, som med ministerens godkendelse optages af den, der har erholdt koncession på frihavsvirksomheden. Stempelfritagelsen omfatter også transporter på de af koncessionshaveren udstedte obligationer. Koncessionshaverens eventuelle aktiebrev kan udfærdiges og transporteres uden brug af stempel, og de kontrakter, koncessionshaveren afslutter med hensyn til anlægsarbejder, er ligeledes stempelfri. Det samme gælder aftaler, der indgås mellem koncessionshaveren og Københavns havnevæsen.*

*Spørgsmålet om omfanget af fritagelsen for stempelafgift i henhold til stk. 2 afgøres endeligt af finansministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.*

#### **Københavns frihavn**

25. Københavns frihavn er et indhegnet område, der oprindeligt var placeret i Søndre frihavn, men som i dag ligger i Nordhavnen. Frihavnen blev anlagt i 1891 som omladningshavn og produktionsområde fri for toldafgifter.

26. Formålet med et indhegnet frihavnsareal er, at der først forfalder told i det øjeblik, varen bevæger sig ind i landet fra frihavnen. Varer, der kun "mellemlander" i frihavnen, skal således slet ikke fortoldes i Danmark. Det indhegnede frihavnsareal fungerer altså som "udland".

27. I dag har frihavsbegrebet begrænset betydning i forhold til tidligere, idet virksomheder efter toldlovgivningen har mulighed for at oprette egne toldfrie lagre.

28. Der findes ikke egentlige frihavne andre steder i Danmark. Til gengæld giver toldlovgivningen som nævnt vide muligheder for at oprette toldlagre. Der er således frihavns-lignende forhold mange steder i Danmark.

29. Fritagelsen for skat på grunde og bygninger i frihavnen er en oprindelig bestemmelse fra 1891-lovens § 6. Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at samtlige grunde i frihavnen, også i den industrielle del, fritages for kongelige skatter og byrder. Den konkrete udformning af bestemmelsen skete på baggrund af et tilbud fra Den Danske Landsmandsbank om overtagelse af driften af Københavns frihavn. Den Danske Landmandsbank repræsenterede et privat aktieselskab, som skulle stå for driften af frihavnen. Der findes ikke umiddelbart en nærmere begrundelse for skattefriheden, udover at det har været en økonomisk forudsætning for, at driften kunne blive rentabel.

30. Driften af frihavnen foregik i et privat aktieselskab – Københavns Frihavns-Aktieselskab, som fik koncession til at drive havnen. Aktieselskabet blev i 1951 opkøbt af Københavns Havnevæsen. Selskabet kom siden til at hedde Københavns Frihavns- og stevedoreselskab A/S. Dette selskab blev i 1997 gjort til en integreret del KHAS.

31. I 2001 blev en del af driften af frihavnen overdraget til det nystiftede selskab Copenhagen Malmö Port (CMP). CMP er et svensk aktieselskab, som ejes ligeligt af KHAS og Malmö Hamn AB. Den øvrige del af driften varetages fortsat af KHAS.

32. Aktionæroverenskomsten om CMP foreskriver, at CMP har koncession til at drive frihavnsdrift efter frihavslovens § 2. Det er koncessionshaver, der har eneret til at udføre de havnetjenesteydelser, der er nævnt i frihavslovens § 3. Transport- og Energiministeriet har betinget sig, at KHAS overtager driften af frihavnen, såfremt CMP opløses eller ikke udfører opgaven betryggende. Den nuværende koncession udløber i 2019.

33. Det fremgår af bemærkningerne til frihavnsloven, at koncessionen (og dermed eneretten) skal sikre koncessionshaveren mod ubillig konkurrence. Derfor er det bestemt, at der i koncessionstiden ikke kan gives koncession til udførelse af frihavsvirksomhed til andre inden for hovedstadskommunernes område.

34. Selvom CMP udfører havnedrift både i frihavnen og i resten af Københavns Havn, så er det fortsat KHAS, der ejer ejendomme og bygninger samt faste anlæg på frihavnsområdet. CMP lejer herefter faste anlæg, arealer, bygninger, af KHAS. CMP kan videreudleje lejemålene. CMP ejer selv containerkranerne i frihavnen. Ikke alle ejendomme i frihavnen bliver udlejet gennem CMP. KHAS står også selv som udlejer af ejendomme til tredjemand i frihavnen.

35. Københavns Havn er Danmarks fjerde største havn med en godsomsætning i 2003 på 6,77 mio. tons. Det svarer til 6,5 pct. af den samlede godsomsætning i alle danske havne i 2003. Den samlede godsomsætning i frihavnen var i 2004 [xx] mio. tons. Der var [xx] skibsanløb i frihavnen i 2004.

36. KHAS havde i 2003 en samlet koncernomsætning på 384 mio. kr. Indtægterne fra selve havnedriften var på 167,4 mio. kr. Resten af omsætningen vedrører primært salg, udlejning og administration af ejendomme.

37. De samlede skibs- og vareafgifter for skibsanløb i frihavnen udgjorde i 2004 [xx] mio. kr. Den samlede omsætning fra tjenesteydelser i frihavnen (defineres som omsætning fra håndtering af skibsgods) udgjorde i 2004 [xx] mio. kr.

38. Omsætningen ved containerhåndtering udgjorde [xx] mio. kr. i 2004. Det er dermed den største indtægtskilde i frihavnen.

39. Karakteren af ejendomme i frihavnen svinger fra ubebyggede arealer til parkering eller opmagasinering, over pakhuse til moderne kontorlokaler.

40. De samlede lejeindtægter i frihavnen udgjorde i 2004 [xx] mio. kr. Lejeniveauet i 2004 for erhvervslejemål i frihavnen lå fra [xx] kr. pr. etagemeter pr. år for ubebyggede arealer, fra [xx] kr. pr. etagemeter pr. år for et almindeligt uopvarmet pakhuse op til fra ca. [xx] kr. pr. etagemeter pr. år for nyindrettede moderne kontorer/showrooms med særlig god beliggenhed. Det vurderes, at priserne ligger på niveau med markedslejen for sammenlignelige lejemål udenfor frihavnen, det vil sige lejemål, hvor der i lokalplaner mv. er pålagt lignende begrænsninger i forhold til anvendelsen.

### **Markedsafgrænsning**

41. For så vidt angår bestemmelsen om eneret for koncessionshaver i frihavnslovens § 3, er der flere relevante markeder.

42. For det første påvirker eneretten direkte markedet for de tjenesteydelser, som koncessionshaver efter frihavnsloven har eneret på at udføre. Det er særligt markedet for de typer tjenesteydelser, der hører under betegnelsen stevedoring,<sup>[4]</sup> der er berørt.

43. Markedet for stevedoreydelser kan være opdelt i flere delmarkeder, eftersom den enkelte virksomhed ofte vælger at specialisere sig i håndteringen af bestemte lasttyper. Her er det afgørende, hvilke typer last, der håndteres på frihavnsområdet.

44. Frihavnsområdet er det eneste sted på Københavns Havns område, hvor der i dag bliver håndteret containere. Containerhåndtering kræver en del specialudstyr, særligt specielle kraner og særlige køretøjer til transport af containere.

45. For det første er indkøb af containerkraner særdeles omkostningskrævende. Desuden betyder eneretten i frihavnslovens § 3, at det kun er CMP, der kan opføre og drive kraner på frihavnsområdet. Andre aktører vil derfor hverken kunne leje de eksisterende kraner eller opføre konkurrerende kraner på området.

46. Der kræves en vis dybde i havnen, for at containerskibe kan lægge til. Tilstrækkelig dybde findes ikke mange steder i Københavns Havn. Desuden vil opstilling af en containerkran kræve ret meget kajplads, som ikke samtidig vil kunne anvendes til håndtering af andre typer gods. Det vurderes derfor, at der, som havnen er opbygget i dag, realistisk set ikke er mulighed for uden større investeringer og ændringer i havneinfrastrukturen at håndtere containerskibe andre steder på Københavns Havns område end i frihavnen.

47. Nærmeste containerhavn er Malmö. Blandt andet på grund af bro- og færgetakster anses det ikke for et realistisk alternativ for konkurrerende stevedorevirksomheder at tilbyde håndtering af containere i Malmö, hvis containeren skal til

eller fra Københavnsområdet. Hundested Havn har en enkelt mindre containerkran, men hverken kranens eller Hundested Havns kapacitet vurderes at kunne udgøre et reelt alternativ for konkurrerende udbydere af stevedoreydelser.[5]

48. Det overvejes i øjeblikket at etablere en containerhavn på Stignæs. Den er dog endnu hverken besluttet eller iværksat. Selvom en containerhavn på Stignæs på trods af den lange transporttid skulle kunne blive et delvist alternativ til Københavns Havn, så vil der gå flere år, før en containerhavn på Stignæs ville kunne komme i drift. Der er ikke andre havne i rimelig nærhed af København, som har containerkraner, og som vurderes at kunne udgøre et reelt alternativ til Københavns Havn for så vidt angår containerhåndtering. Frihavnen har derfor et de facto-monopol på at udføre stevedore-ydelser for containerskibe, hvis last skal til København eller omegn.

49. Krydstogtskibe henvises normalt til Langeliniekaaj, som ligger udenfor frihavnsområdet. Men på tidspunkter, hvor der ikke er plads på Langeliniekaaj, henvises krydstogtskibe til frihavnsområdet, Nordre Toldbod eller Havnegade. Det er KHAS, der suverænt anviser kajplads. Krydstogtskibene kan derfor ikke selv fravælge at lægge til i frihavnen. Antalsmæssigt blev [xx] skibe henvist til frihavnen i 2004 ud af et samlet antal på [xx] krydstogtskibe, som anløb Københavns Havn i 2004.

50. Det vurderes, at der ikke er andre havne i nærheden, hvor det vil være relevant at tilbyde tjenesteydelser til krydstogtskibe. For det første kræves der en ret stor dybgang, som udelukker mange havne. For det andet vurderes det, at de havne, som måtte have tilstrækkelig dybgang, for eksempel Malmö, Helsingør, Helsingborg, Kalundborg og Korsør, ikke udgør et tilstrækkeligt interessant alternativ for krydstogtskibene, da de af hensyn til passagererne ønsker at lægge til direkte i København.

51. Krydstogtskibe, som lægger til ved Langeliniekaaj, Nordre Toldbod eller Havnegade, kan i modsætning til skibe, der henvises til frihavnen, anvende en hvilken som helst operatør til udførelse af havnetjenesteydelser. Det kan for eksempel være transport af bagage fra skib til land (og omvendt) eller fra skib til eller fra lufthavn og tjek ind samme sted.

52. Håndtering af "Ro/Ro", det vil sige roll-on/roll-off, som er last, som selv kan "køre" til og fra land, sker flere steder i Københavns Havn. I denne kategori hører også nye biler, som er en forholdsvis stor varekategori i frihavnen. Etablering af nye faciliteter til håndtering af Ro/Ro andre steder i Københavns Havn vil ikke umiddelbart kunne ske uden forudgående investeringer og flytning af andre aktiviteter. Andre nærliggende havne, for eksempel Køge Havn, har faciliteter til håndtering af Ro/Ro.

53. Lastning og losning af stykgods, som ikke er i containere, foregår både i frihavnen og i andre dele af Københavns Havn. Det foregår desuden også i andre havne tæt på København.

54. Lastning og losning af tør- og vådbulk, det vil sige ikke-emballerede varer som for eksempel korn, sand og grus, olie og kemikalier, foregår ikke i frihavnen, men finder sted andre steder i havnen, for eksempel på Prøvestenen og i Nordhavnen.

55. KHAS og CMP påpeger, at der er områder, hvor CMPs eneret ikke håndhæves. Der er således truffet aftale om, at losning og lastning af bulk i frihavnen foregår ved andre operatører.

56. Det vurderes, at sådanne fravigelser sker i ret begrænset omfang, og at det ikke foregår på de områder, hvor hovedvægten af havnevirkksomheden i frihavnen ligger. Desuden er det CMP, der suverænt vurderer, om andre operatører kan få lov til at udføre opgaver, som ellers er omfattet af eneretten.

57. Ud over eneretten til at udføre losning og lastning samt transport af varer til og fra de pakhuse på frihavnsområdet, som drives af CMP, indeholder frihavslovens § 3 en eneret for koncessionshaver til opførelse og drift af pakhuse på frihavnsområdet. Der findes ikke andre lignende bestemmelser om enerettigheder til drift og opførelse af pakhuse andre steder i Københavns Havn.

58. Skattelovgivning giver mulighed for, at virksomheder kan oprette toldlagre, som i princippet fungerer på samme måde som frihavnsarealet – nemlig at varerne, når de ligger på lageret, betragtes som om, at de endnu ikke er kommet ind i landet. Der er derfor i vidt omfang mulighed for at opføre og drive pakhuse, som konkurrerer med lejemaal i frihavnen. Eneretten til at opføre og drive pakhuse på frihavnsområdet giver derfor ikke KHAS eller CMP særlige fordele frem for andre erhvervsdrivende.

59. Den samlede omsætning i Danmark for de typer af tjenesteydelser, som udføres af CMP i frihavnen, skønnes at være mellem 1 og 1,5 mia. kr. årligt.

60. Aktørerne på markedet for havnetjenesteydelser er i vidt omfang mindre, specialiserede servicevirksomheder. Konkurrencestyrelsen har således kendskab til virksomheder, som udfører stevedoreydelser udelukkende for krydstogtskibe, andre virksomheder har specialiseret sig i håndtering af for eksempel foderstoffer, træ eller metal, mens andre igen udelukkende foretager containerhåndtering osv. Nogle typer af stevedoreydelser kræver specialudstyr og – kraner, for eksempel containerhåndtering.

61. Det må vurderes, at virksomheder både fra andre steder på Sjælland og eventuelt fra Sverige kunne være interesserede i at tilbyde havnetjenesteydelser i frihavnen.

62. En anden vigtig kategori af aktører, som kan konkurrere med CMP om udførelse af havnetjenesteydelser i frihavnen, er skibene/rederierne selv. I mange havne vælger rederierne selv at udføre en del af arbejdet med at laste og losse skibene med eget personale på skibene – såkaldt self handling. Det kan betyde en mere effektiv udnyttelse af skibenes arbejdskraft og dermed en bedre samfundsmæssig ressourceanvendelse. På grund af bestemmelsen om eneret i frihavnslovens § 3 er skibene forhindret i at benytte eget personale til disse opgaver, men er henvist til at benytte CMP.

63. For så vidt angår bestemmelsen om skattefrihed i frihavnslovens § 7, er det markedet for udlejning af pakhuse og kontorbygninger i Københavnsområdet, der er berørt.

64. Som det fremgår ovenfor under beskrivelsen af Københavns frihavn, så udlejes en del af bygningerne på frihavnsområdet til virksomheder, der ikke er relateret til frihavnen, og som i princippet kunne have lejet lokaler hvor som helst. Der findes en lang række konkurrerende private og offentlige aktører på markedet for udlejning af erhvervslejemål i København. KHAS indtager derfor ikke nogen dominerende stilling på dette marked.

## Høring

65. Et udkast til notat til Konkurrencerådet samt forslag til udtalelse efter konkurrencelovens § 2, stk. 5, fra Konkurrencerådet til transport- og energiministeren er blevet forelagt Transport- og Energiministeriet, Skatteministeriet, Københavns Havn A/S og Copenhagen Malmö Port AB i høring.

66. KHAS og CMP har afgivet fælles høringssvar. KHAS og CMP har endvidere valgt at forelægge udkastet for Havnerådet for Københavns Havn A/S, som også har sendt en udtalelse til brug for sagen.

67. Transport- og Energiministeriet har i sit høringssvar i det hele henvist til høringssvaret fra KHAS og CMP.

68. I det omfang, at høringssvarene har indeholdt faktuelle rettelser og tilføjelser af relevans for fremstillingen, er de blevet indføjjet i notatet.

### Skatteministeriet

69. Skatteministeriet fremhæver, at der på grund af Regeringens skattestop ikke må indføres nye skatter og afgifter. Det er Skatteministeriets vurdering, at de grunde, som fremhæves til grund for ophævelse af skattefritagelsen i frihavnslovens § 7, ikke har en så tvingende nødvendig karakter, at de kan begrunde et brud på skattestoppet.

70. Skatteministeriet er enig i, at en ophævelse af eneretten i frihavnslovens § 3 og skattefriheden i frihavnslovens § 7 ikke vil have betydning for de told- og afgiftsmæssige forhold i Københavns frihavn.

71. []

### Københavns Havn A/S og CMP

72. KHAS og CMP mener, at vurderingerne i notatet bygger på et for spinkelt analytisk grundlag. For det første vurderes det, at markedsafgrænsningen er mangelfuld.

73. For det andet mener KHAS og CMP, at analysen i notatet af konkurrence-, effektivitets- og prisforhold for de ydelser, der er omfattet af eneretten, er mangelfuld.

74. KHAS og CMP mener desuden, at et forslag om ophævelse af særreglerne i frihavnsloven bør afvente vedtagelsen af EU-Kommissionens forslag til direktiv om adgang til havnetjenesteydelser, og at direktivforslaget derfor bør behandles i notatet. Direktivet er behandlet nedenfor i punkt 93-97.

75. Endelig påpeger KHAS og CMP, at da arealerne efter lokalplanen er udlagt til havneformål, kan de udelukkende udlejes til virksomheder med havnemæssigt formål. Efter KHAS' og CPMs vurdering konkurrerer arealer og bygninger i frihavnen derfor ikke med andre lejemål i København. Problemet er behandlet nedenfor i punkt 119-122.

76. []

Havnerådet for Københavns Havn A/S

77. Havnerådet finder, at der i dag er balance mellem havnen og havnens brugere, og at brugerne også for de flestes vedkommende er forhandlingsstærke virksomheder. Havnerådet vurderer endvidere, at der er stordriftsfordele ved den nuværende organisering, og at det er vigtigt med én stærk operatør, som har en langsigtet planlægningshorisont, frem for flere svagere.

78. Desuden finder Havnerådet ikke, at aktiviteterne i frihavnen giver en uforholdsmæssig stor avance.

79. Endelig anbefaler Havnerådet, at en ophævelse af reglerne afventer EU-Kommissionens forslag til direktiv om havnetjenesteydelser.

80. []

Vurdering

## **Konkurrencelovens § 2**

81. Udførelse af lastning og losning og transport til og fra pakhuse i Københavns frihavn er en tjenesteydelse på linje med de tjenesteydelser, der udføres af private virksomheder i andre havne i Danmark. Udlejning af pakhuse og kontorlokaler på frihavnsområdet er ligeledes erhvervsvirksomhed på linje med udlejning af erhvervsjendomme udenfor frihavnsområdet. CMP og KHAS udfører derfor erhvervsvirksomhed i konkurrencelovens § 2, stk. 1's forstand.

82. Efter bestemmelsen i konkurrencelovens § 2, stk. 2 kan reglerne i konkurrencelovens kapitel 2 og 3 ikke anvendes, hvis en konkurrencebegrænsning er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

83. Trafikministeriet traf den 6. august 2001 afgørelse om, at KHAS' og CPMs eneret til at udføre losning og lastning i Københavns frihavn er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering, jf. frihavnslovens § 3.

84. Trafikministeriet fremhævede samtidig, at tjenesteydelser, der ikke er omtalt i frihavnslovens § 3, for eksempel sortering ombord på skibet, flytning af varer mv. fra kajen til andre transportmidler, for eksempel lastbiler, samt transport af varer mv. til andre destinationer, ikke er omfattet af koncessionshavers eneret efter frihavnslovens § 3.

85. Andre aktører end CPM kan derfor udføre opgaver på frihavnsområdet, som ikke implicerer, at varer flyttes fra skib til kaj (eller omvendt) eller flyttes fra kaj til pakhus på frihavnen (eller omvendt). Men eneretten betyder, at andre aktører end CMP kun kan udføre enkelte af de opgaver, der indgår i den samlede opgave at flytte varer fra et skib til videre transport (eller omvendt), for eksempel transport internt på havneområdet eller sortering af varer ombord på skibet.

86. Trafikministeriets afgørelse var truffet efter anmodning fra Konkurrencestyrelsen i medfør af konkurrencelovens § 2, stk. 4. Konkurrencestyrelsens anmodning skete som led i behandlingen af en klage fra firmaet Shoregang ApS over, at virksomheden ikke måtte udføre sine sædvanlige services overfor krydstogtskibe, hvis disse blev henvist til Københavns frihavn.

87. Det vurderes, at bestemmelsen om skattefrihed i frihavnslovens § 7 er så utvetydig, at det vil være unødvendigt at foretage en henvendelse til transport- og energiministeren efter konkurrencelovens § 2, stk. 4 med anmodning om at vurdere, om skattefriheden er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering.

88. I forbindelse med arbejdsgruppen om analyser af konkurrencebegrænsende regler blev både frihavnslovens § 3 og § 7 behandlet. Både Trafikministeriet og Skatteministeriet deltog i analysearbejdet. Som led i analysearbejdet blev rækkevidden af begge bestemmelser nøje beskrevet og analyseret. Det var en klar og uomtvistet forudsætning for analysearbejdet, at eneretten til udførelsen af havnetjenesteydelser og skattefriheden for grunde og bygninger på frihavnsområdet var en direkte følge af bestemmelserne i frihavnslovens §§ 3 og 7.

## **Anvendelse af EU-traktatens bestemmelser**

89. Det må formentlig antages, at bestemmelserne om eneret og skattefrihed i frihavnslovens §§ 3 og 7 påvirker samhandelen mellem medlemsstater. Dels kunne tjenesteydere fra begge sider af Øresund være interesseret i at tilbyde tjenesteydelser i begge CMPs havne. Dels er en stor del af de varer, der går ud og ind af frihavnen, import eller eksport. Antagelsen om samhandelspåvirkning støttes af EF-Domstolens dom fra 1991 vedr. Genova Havn.[6]

90. Bestemmelserne i EU-Traktaten bør dog ikke anvendes på nærværende sag, da der er tale om en sag om konkurrencebegrænsende regulering i medfør af konkurrencelovens § 2, ikke en sag om konkurrencebegrænsende aftaler eller om misbrug af dominerende stilling.

91. Det forhold, som analyseres i nærværende sag, er blandt andet tilstedeværelsen af en legal eneret. Derimod analyseres det ikke, om CMP for eksempel har gjort sig skyldig i adfærd, der kunne karakteriseres som misbrug af den dominerende stilling, som CMP har fået tildelt legalt. Alene det forhold, at der eksisterer en eneret, som i sig selv kan virke konkurrencebegrænsende, vil ikke være tilstrækkeligt til at gribe ind efter traktatens artikel 81 eller 82.

92. Da der ikke er tale om en sag, som vil kunne behandles efter traktatens artikel 81 eller 82, er det ikke relevant at vurdere, om sagen har samhandelspåvirkning i forhold til bestemmelserne i forordning 1/2003. Procedurerne i forordning 1/2003 finder derfor heller ikke anvendelse på sagen.

## **Direktiv om adgang til havnetjenesteydelser**

93. Kommissionen har udarbejdet et forslag til direktiv om adgang til markedet for havnetjenesteydelser. Forslaget indeholder blandt andet bestemmelser om, at der skal være fri adgang til self handling for havnens brugere, samt at alle operatører, der opfylder bestemte autorisationskrav, skal have adgang til at udføre havnetjenesteydelser. Såfremt direktivet gennemføres i sin nuværende form, vil det med stor sandsynlighed få indflydelse på eneretten i frihavnslovens § 3.

94. Direktivet har tidligere været fremsat i en lidt anden form. Det daværende forslag blev forkastet på grund af stor modstand både i Parlamentet og fra interesseorganisationer på havneområdet.

95. Det modificerede og nu fremsatte direktivforslag møder allerede nu modstand, og der bliver blandt andet stillet krav om dispensationer og overgangsordninger til støtte for eksisterende operatører og koncessionshavere.

96. Det vurderes derfor på nuværende tidspunkt som tvivlsomt, om direktivet vil blive vedtaget, og i givet fald i en form, som indenfor overskuelig fremtid vil medføre en ophævelse eller en ændring af CMPs eneret i frihavnslovens § 3.

97. Det må samtidig fremhæves, at hvis man fra dansk side på eget initiativ ophæver eneretten i frihavnsloven, vil der ikke senere opstå krav om ændring af reglerne som følge af direktivet. Ved at ophæve den legale eneret i frihavnslovens § 3 vil loven derfor være i overensstemmelse med det kommende direktiv. Der er derfor ingen grund til at afvente vedtagelsen af direktivet, før der tages stilling til at ophæve eneretten.

## **Eneretten i frihavnslovens § 3**

98. Efter frihavnslovens § 3 har koncessionshavere (CMP) eneret til at udføre de opgaver, der er nævnt i bestemmelsen. Bestemmelsen medfører, at det kun er CMP, der kan udføre tjenesteydelser i frihavnen, som implicerer, at varer flyttes fra skib til kaj (eller omvendt) eller flyttes fra kaj til pakhus på frihavnen (eller omvendt).

99. Andre aktører kan godt udføre tjenesteydelser om bord på skibe, som ligger i frihavnen. De kan også transportere varer rundt på frihavnsområdet eller ind på eller ud fra frihavnsområdet. Men konkurrerende tjenesteydere kan ikke tilbyde en sammenhængende ydelse, som omfatter hele varehåndteringen i frihavnen. Det betyder, at konkurrerende tjenesteydere ikke kan tilbyde et reelt, konkurrencedygtigt alternativ for skibe og rederier, der måtte ønske at anvende andre tjenesteydere end CMP.

100. Frihavnen er det eneste sted i Københavns Havn, hvor der er faciliteter til containerhåndtering. Containerskibe kan derfor ikke lægge til andre steder i Københavns Havn end i frihavnen.

101. Det vil heller ikke være muligt for konkurrerende stevedoreselskaber at tilbyde containerhåndtering udenfor frihavnsområdet. Det skyldes, at der dels skal være tilstrækkelig dybgang for containerskibene et andet sted i havnen, dels, at der kan opføres faciliteter til håndtering af containere andre steder. Det synes ikke muligt med havnens nuværende beskaffenhed.



102. Som beskrevet ovenfor er der ikke reelle alternativer til Københavns Havn for containerskibe, eftersom nærliggende havne, som geografisk kunne udgøre alternativer til Københavns Havn, ikke har faciliteter til at tilbyde containerhåndtering.

103. En stor del af godstrafikken er bundet af, at den virksomhed, som skal sende eller modtage godset, ligger i nærheden af havnen. Men godstrafikken kan også være bundet af, at havnen er den eneste, der kan håndtere godset. Det gælder for eksempel for containerskibe. Det kan også være gods, som kræver særlige faciliteter til omladning til andre transportformer. Den del af godset kan altså ikke umiddelbart overføres til en anden havn. En konsulentrapport[7] har vurderet, at 80 – 90 pct. af det gods, der går gennem danske havne, af forskellige grunde ikke umiddelbart kan flyttes til andre havne. Dette understøttes af KHAS' videnregnskab fra 2002, som beskriver, at ca. 80 pct. af de ca. 7 mio. tons gods, der i 2001 blev omsat i hele Københavns Havn, havde tilknytning til hovedstadsområdet.

104. CMP indtager derfor en stærkt dominerende stilling på markedet for containerhåndtering i København og omegn.

105. Udgifterne i havnen udgør en meget stor del af skibenes samlede omkostninger. På en indenrigs containertransport skønnes vare- og skibsafgifter samt udgifter til diverse havnetjenesteydelser i gennemsnit at udgøre op mod 90 pct. af de totale omkostninger. Desuden er ca. 60 pct. af den samlede sø-transporttid liggetid i havnen. Et mellemstort skib koster ca. 20-25.000 USD i drift pr. døgn.

106. Når der kun er én (eller kun én væsentlig) udbyder på et marked, medfører det ofte en tendens til højere priser end på konkurrenceudsatte markeder. Det skyldes blandt andet, at den dominerende aktør kan hæve prisen, hvis indtjeningen falder, fordi kunden ikke har reelle alternativer. På markeder med konkurrence vil en virksomhed normalt forsøge at effektivisere driften og udvikle de ydelser, der udbydes, for at sikre en øget indtjening. Det betyder, at der er stor sandsynlighed for, at CMPs kunder – særligt for containerhåndtering – betaler for meget for ydelserne i frihavnen.

107. Konkurrencestyrelsen gennemførte i 2002-2003 en undersøgelse af konkurrencesituationen i de danske havne, som blev offentliggjort i kapitel 3 i Konkurrenceredegørelse 2003. Denne undersøgelse omfattede blandt andet også forholdene i Københavns frihavn. Det blev blandt andet undersøgt, om priserne på containerhåndtering var højere i Københavns Havn end i andre havne i Danmark. Undersøgelsen viste, at priserne for containerhandling hos CMP var højere end hos tre andre uafhængige aktører, som var i konkurrence med andre stevedorevirksomheder i andre havne.

108. Undersøgelser tyder således på, at de konkurrencebegrænsende virkninger af eneretten i frihavnen ikke kun har en teoretisk betydning for brugerne af havnen, men at der faktisk er højere priser for containerhåndtering i Københavns Havn. Det kan skyldes, at effektiviteten i frihavnen på grund af det manglende konkurrencepres er lavere end i andre havne, hvor der er konkurrence om havnetjenesteydelserne.

109. Et af de delmarkeder, hvor der er konkurrerende udbydere til CMPs stevedoreydelser, er på servicering af krydstogtskibe. Krydstogtskibene lægger normalt til ved Langeliniekaaj, som er udenfor frihavnsområdet. Men i nogle tilfælde bliver krydstogtskibene henvist til at lægge til i frihavnen.

110. En tidligere klage til Konkurrencestyrelsen har vist, at henvisning af krydstogtskibe til frihavnen giver problemer netop for virksomheder, som udfører tjenesteydelser for krydstogtskibe i Københavns Havn. En henvisning af skibet til frihavnen vil nemlig på grund af eneretten i frihavnslovens § 3 medføre, at virksomheden ikke må udføre store dele af håndteringen, men må overlade det til CMP. Dette også selvom de pågældende bagagehåndteringsvirksomheder måtte have indgået aftaler med krydstogtskibene på forhånd. Selvom størstedelen af krydstogtskibene lægger til udenfor frihavnen, så medfører henvisningen af nogle af skibene til frihavnen altså betydelige gener for virksomheder, som normalt udfører ydelserne udenfor frihavnen.

### **Klage fra Shoregang ApS**

I 2001 klagede virksomheden Shoregang ApS til Konkurrencestyrelsen over, at firmaet var blevet nægtet adgang til at foretage bagagehåndtering i Københavns frihavn. Shoregang udfører bagagehåndtering for de rederier, hvis krydstogtskibe lægger til i Københavns Havn, og hvor passagerernes bagage skal transporteres til og fra Kastrup Lufthavn. Bagagehåndteringen består i at sortere passagerernes bagage, når den står i skibets lobby, og derefter laste bagagen fra skibet over på lastbiler. Bagagen bliver herefter kørt til Kastrup Lufthavn, hvor Shoregang modtager bagagen og sørger for at bære den til indcheckningsskranken. Ligeledes sørger Shoregang for at tage imod bagagen i lufthavnen fra skibets nye passagerer og laste bagagen i lastbiler, der transporterer bagagen til skibet, hvor Shoregang laster bagagen ombord i krydstogtskibet.

I de tilfælde, hvor krydstogtskibene lægger til i Københavns frihavn, betyder eneretten, at Shoregang kun kan udføre en

meget begrænset del af bagagehåndteringsydelsen. CMP har ret til at udføre de dele af den samlede bagagehåndteringsydelse, der består i lastning og losning samt transport til og fra Place of Rest, der er en hal, hvori passagererne kan opholde sig, inden de går ombord på krydstogtskibet. Eneretten betyder derfor, at det vil være nødvendigt at anvende CMP til en del af ydelserne, hvorfor bagagehåndteringsydelsen samlet bliver dyrere, end hvis der var konkurrence om hele ydelsen.

Konkurrencestyrelsen drøftede spørgsmålet med bl.a. Trafikministeriet. Det medvirkede blandt andet, at sagen blev inddraget i analyserne om frihavnsloven som led i Regeringens projekt om konkurrencebegrænsende regler, se ovenfor note 1.

111. Der synes således ikke at være tvivl om, at eneretten i frihavnslovens § 3 har konkurrencebegrænsende virkninger.

### **Skattefriheden i frihavnslovens § 7**

112. I forbindelse med regeringens projekt om konkurrencebegrænsende regler, som havde nedsat en arbejdsgruppe om frihavnsloven, foretog ToldSkat et skøn over værdien af skattefritagelsen i frihavnslovens § 7.

113. De samlede lejeindtægter udgjorde [xx] mio. kr. i 2004. ToldSkat skønnede i forbindelse med arbejdsgruppens analyser, at de skatter og afgifter, som KHAS skulle betale på daværende tidspunkt, hvis frihavnsområdet ikke var fritaget for ejendomsskatter mv., var i størrelsesordenen [xx] mio. kr., svarende til knap [xx] af de samlede lejeindtægter på frihavnsområdet. Det vil i forhold til de nuværende lejeindtægter svare til omkring [xx] mio. kr. på årsbasis. Skønnet bygger på den forudsætning, at frihavnsområdet kun kan anvendes til havneformål. I skønnet er således ikke indregnet den forøgede værdi, området vil få, hvis området i fremtiden vil kunne anvendes til alternative formål, for eksempel ejerlejligheder og kontorer.

114. Det er derfor billigere for KHAS at drive ejendomme på frihavnsområdet, end det er for virksomheder/ejendomsselskaber at drive ejendomme uden for. Bestemmelsen medfører således umiddelbart en begunstiggelse af KHAS i forhold til andre erhvervsudlejere.

115. I det omfang, at KHAS viderefører skattebesparelsen til lejerne i form af en leje, der er lavere end markedsprisen, vil der være tale om en konkurrenceforvridning i forhold til andre udlejere af erhvervslejemål. Der er dog ikke umiddelbart noget, der tyder på, at ejendommene i frihavnen er billigere at leje end andre ejendomme.

116. KHAS står for finansieringen af bygninger og installationer i havnen, som derefter videreudlejes til CMP. KHAS er ligeledes delvis ejer af CMP. Der er derfor en risiko for, at KHAS videreformidler besparelsen fra skattefritagelsen til CMP.

117. Det vil medføre, at skattefritagelsen, udover at der kan være tale om en forvridning af konkurrencen i forhold til andre udlejere af erhvervslejemål, også kan have en konkurrenceforvridende effekt i forhold til andre havne.

118. Skattefritagelsen gør det således muligt for KHAS at opnå en indtægt på udlejning af ejendomme, som andre udlejere ikke har samme mulighed for at oppebære. Samtidig giver skattefritagelsen KHAS mulighed for at opnå en indtægt, som andre havne i konkurrence med Københavns Havn ikke har mulighed for at få.

119. I alle danske havne er havneanlæg, *"der i henhold til reglementariske bestemmelser er til benyttelse af almenheden, for så vidt arealerne og bygningerne direkte tjener eller er bestemt til at tjene trafikens formål"*, fritaget for vurdering.[8] Der er altså i alle havne fritagelse for ejendomsskat for ejendomme, der anvendes til offentlige havneformål.

120. Frihavnslovens § 7 fritager imidlertid alle ejendomme på frihavnsarealet, uanset hvilket formål, ejendommen benyttes til.

121. Det følger af den lokalplan, der gælder for frihavnsområdet,[9] at Københavns Havn A/S alene kan udleje arealer i frihavnen til virksomheder med havnemæssigt formål. Denne formulering er dog langt bredere end formuleringen i vurderingsloven om fritagelse af ejendomme til offentlige havneformål. Københavns frihavn benyttes da også til en række formål, som ikke er relateret til offentlige havneformål. En del af bygningerne på området er således udlejet til virksomheder, som i princippet kunne have lejet lokaler hvor som helst.[10]

122. Den undtagelse fra ejendomsvurdering for ejendomme til offentlige havneformål, som findes i vurderingsloven, er derfor ikke så omfattende som den generelle skattefritagelse i frihavnslovens § 7. Ifølge vurderingsvejledningen (2005-2) er for eksempel bygninger i havneområdet som boligbygninger, lagerbygninger og pakhuse samt dokker, ophalingsbeddinger o.lign. anlæg ikke undtaget for skat efter vurderingsloven. I det tilfælde, at den generelle skattefritagelse efter frihavnslovens § 7 måtte bortfalde, vil Københavns frihavn blive ejendomsbeskattet for sådanne bygninger og anlæg og dermed i skattemæssig henseende blive ligestillet med havnearealer udenfor Københavns frihavn.

123. KHAS har en række forpligtelser, som andre havne ikke har i samme omfang. Havnen skal blandt andet selv, jf. ovenfor, sørge for anlæg og drift af overordnede vejanlæg i frihavnen, jernbanespor, bolværk, belysning, ledningsanlæg, gitter mv. Desuden skal havnen stille en toldvægtsbygning til rådighed for ToldSkat. Endelig skal der på grund af de oplagrede toldvarer i havnen stilles en vagt døgnnet rundt uden for frihavns normale åbningstid.

124. KHAS har en forpligtelse til selv at tilvejebringe og vedligeholde anlæg, installationer, veje og spor inden for frihavnsområdet, jf. koncessionens § 3. Forpligtelsen omfatter også al infrastruktur inden for frihavnsområdet og er af Københavns Havn blevet fortolket således, at forpligtelsen i visse henseender også omfatter infrastruktur til Frihavnen. KHAS var for eksempel i starten af 1990'erne med til at betale for etablering af Kalkbrænderihavnsgade.

125. I forbindelse med arbejdsgruppen om analyser af konkurrencebegrænsende regler vurderede arbejdsgruppen, at de infrastrukturforpligtelser, som KHAS er pålagt, udgør i størrelsesordenen [xx] mio. kr. årligt.

126. Den besparelse, som KHAS får i medfør af § 7, modsvares derfor ikke af de forpligtelser, havnen er pålagt. KHAS opnår derfor en reel skattebesparelse, når man sammenligner de udgifter til infrastruktur, som påhviler selskabet, med den anslåede skattefordel, der vurderes til minimum at udgøre [xx] mio. kr.

127. Skattefritagelsen i frihavnslovens § 7 medfører derfor, at der sker en konkurrenceforvriddning på markedet for erhvervslejemål, idet KHAS og CMP har mulighed for overnormal profit på udlejning af erhvervslejemål på frihavnsområdet. Det vurderes endvidere, at KHAS på grund af skattefritagelsen stilles gunstigere end andre sammenlignelige erhvervshavne.

## **Konklusion**

128. Frihavnslovens § 3 tildeler CMP et legalt monopol til at udføre en række specificerede tjenesteydelser på frihavnen. Det betyder, at andre tjenesteydere forhindres i at udføre de pågældende tjenesteydelser på frihavnsområdet.

129. CMPs eneret har særlig betydning for konkurrencen på markederne for containerhåndtering og for tjenesteydelser til krydstogtskibe. Eneretten virker derfor særligt skadelig på disse markeder.

130. Det vurderes, at det manglende konkurrencepres, som følger af eneretten, medvirker til ineffektiv ressourceanvendelse og høje priser til skade for havnens brugere.

131. En opretholdelse af CMPs eneret er ikke nødvendig for at bevare de særlige toldmæssige forhold, som findes i frihavnen. Disse hensyn kan tilgodeses ved den eksisterende told- og skatteregulering. Der synes ikke at være andre hensyn, som kan retfærdiggøre en fortsat opretholdelse af eneretten.

132. Frihavnslovens § 7 fritager KHAS og koncessionshaver for ejendomsskatter på frihavnsområdet.

133. Skattefritagelsen giver KHAS mulighed for at have en overnormal indtægt på udlejning af erhvervslejemål. Det vurderes, at skattefritagelsen medfører en konkurrenceforvriddning på markedet for udlejning af erhvervslejemål. Det vurderes også, at KHAS i kraft af skattefritagelsen stilles bedre i konkurrencen med andre sammenlignelige erhvervshavne.

134. De forpligtelser, KHAS har til vedligeholdelse mv. af vejanlæg, står ikke mål med de gevinster, som opnås ved fritagelsen for ejendomsskatter.

135. Det anbefales derfor, at:

- Bestemmelsen i frihavnslovens § 3 ophæves.
- Bestemmelsen i frihavnslovens § 7 ophæves.

---

[1] Jf. nedenfor punkt 123.

[2] Regeringens Økonomiudvalg igangsatte som led i regeringens strategi "Vækst med vilje" og regeringens handlingsplan for regelforenklning og administrative lettelser en række analyser af konkurrencebegrænsende regler, herunder en nærmere analyse af Københavns Frihavn om mulighederne for at indføre konkurrence på frihavnsområdet. I udvalget deltog Finansministeriet, Skatteministeriet, Trafikministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

[3] Reglerne herom findes i EU's toldkodeks, Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 med senere ændringer, artiklerne 166-168 og 169-181; i gennemførelsesbestemmelserne til toldkodeksen, Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 med senere ændringer, artiklerne 799-812; i toldloven, §§ 41-48 i lbk. nr. 765 af 5. juli 2004, samt toldbehandlingsbekendtgørelsen, bkg. nr. 1007 af 8. december 2003, §§ 91-94.

[4] Stevedorer udfører blandt andet lastning, losning surring og trimning om bord og i land, af- og pålæsning, transport på kajer mv., ind- og udlevering, pakning, mærkning, sortering, bevogtning, kontrol og inspektioner samt godsstyring. Det er ikke alle de nævnte ydelser, som hører under CMPs eneret.

[5] Det skal i den forbindelse nævnes, at containerkranen i Hundested Havn er pålagt en konkurrenceklausul, som fastslår, at kranen ikke må anvendes til at udføre opgaver, som er i konkurrence med Københavns Havn. KHAS solgte i 1994 en containerkran til anvendelse i Hundested Havn. KHAS solgte kranen med den nævnte konkurrenceklausul. Køber indbragte klausulen for Konkurrencerådet, som den 27. maj 1998 fandt, at klausulen var omfattet af forbudet i konkurrencelovens § 6, stk. 1. KHAS indbragte rådets afgørelse for Konkurrenceankenævnet, som ophævede rådets afgørelse, jf.

Konkurrenceankenævnets kendelse af 18. december 1998. Klausulen gælder fortsat.

[6] EF-Domstolens dom af 10. 12. 1991, sag C-179/90, *Merci Conventionali Porto di Genova*, særligt præmis 15.

[7] "Benchmarking af havne – muligheder for effektivisering af havnene", PLS Consult A/S, LGC-Consult ApS, Kollberg & Co og Rambøll, oktober 1996.

[8] Vurderingslovens § 7, stk. 1, nr. 5, lbkg. nr. 740 af 3. september 2002.

[9] Lokalplan nr. 177.

[10] Sony's, Rolands og Unicefs erhvervslejemål kan for eksempel næppe betegnes som offentlig havnevirksomhed, der ville være undtaget for ejendomsvurdering i vurderingslovens § 7, stk. 1, nr. 5.